Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5689**

17. Wahlperiode 29. 04. 2011

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Anton Hofreiter, Winfried Hermann, Bettina Herlitzius, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/5605 –

Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung Schiene

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DB Netz AG, der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH sowie der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat eine Laufzeit bis zum 31. Dezember 2013. Gegenstand der Vereinbarung sind Maßnahmen, die der Erhaltung der Schienenwege der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) dienen. Die Erhaltung umfasst die Maßnahmen der Instandhaltung und die Durchführung von Ersatzinvestitionen. Ersatzinvestitionen sind alle Investitionen in die Schienenwege, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans für die Schienenwege sind. Der Bund hat sich verpflichtet, dafür 2,5 Mrd. Euro pro Kalenderjahr zu leisten. Für Verbesserungs- und Ausbaumaßnahmen, die in Abstimmung mit den Ländern umzusetzen sind, stehen mehr als 900 Mio. Euro zur Verfügung. Im Gegenzug haben sich die EIU zu einem Mindestinstandhaltungsbeitrag verpflichtet, der sich mindestens auf anfangs 1,25 Mrd. Euro und durch Effizienzgewinne bis 2013 sinkend bis 1 Mrd. Euro pro Kalenderjahr beläuft. Außerdem werden Investitionen im Volumen von 500 Mio. Euro für die Erhaltung und Modernisierung des Bestandsnetzes eingesetzt.

Grundlage der Überprüfung ist der jährlich zum 30. April vorzulegende Bericht über den Zustand der Schienenwege (Infrastrukturzustands- und -entwicklungsbericht – IZB). Die EIU haben darin nachzuweisen, dass sie ihren Verpflichtungen zur Erhaltung der Schienenwege im uneingeschränkt nutzbaren Zustand im vorangegangenen Kalenderjahr nachgekommen sind. Dennoch ist eine Überprüfung der Einhaltung der LuFV bisher weitgehend intransparent. Denn es gibt keine ausreichend klaren Kriterien, anhand derer der Bund als Geldgeber den Netzzustand wirklich überprüfen könnte. Vielmehr wird für das gesamte Schienennetz ein theoretischer Fahrzeitverlust ermittelt, der es ermöglicht, vor allem in Bereichen abseits der Hauptlinien auf Kosten des Erhalts der Infrastruktur zu sparen. Die LuFV enthält auch keine wirksamen Sanktionen bzw. Pönalen für die Nichterreichung vorgegebener Qualitätsstandards. Dies muss sich für die nächste Periode der LuFV ändern.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 27. April 2011 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV), die vor Vertragsschluss die ausdrückliche Zustimmung des Haushaltsausschusses und des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages erfahren hat, gibt den Beteiligten über eine Laufzeit von fünf Jahren Planungssicherheit. Mit der Vereinbarung soll die Eigenverantwortlichkeit der Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes (EIU) bei der Erhaltung des Schienennetzes gestärkt werden. Die EIU sind verpflichtet, ihre Schienenwege in einem uneingeschränkt nutzbaren Zustand zu erhalten. Der Erfolg der Verwendung des jährlichen Infrastrukturbeitrags des Bundes ist auf Basis vereinbarter Qualitätskennzahlen nachzuweisen. Zusätzlich erforderlich ist der Nachweis eines Mindestersatzinvestitions- und Mindestinstandhaltungsvolumens durch die EIU. Die Kennzahlen sind in der LuFV für jedes Jahr verbindlich festgelegt, eine Verfehlung ist sanktionsbewehrt.

Die Bundesregierung wird entsprechend den Beschlüssen der Ausschüsse vom 17. Dezember 2008 genau beobachten, ob mit dieser ersten LuFV tatsächlich die mit ihr verfolgten Ziele erreicht werden. Zum jetzigen Zeitpunkt ist es allerdings noch zu früh für eine solche Bewertung, da die bisherigen Erkenntnisse – auf Basis der Prüfungen des Eisenbahn-Bundesamtes – noch nicht ausreichend sind. Die gemachten Erfahrungen mit diesem völlig neuen Finanzierungsinstrument werden aber in einem ab Ende 2012 auszuhandelnden Folgevertrag zu berücksichtigen sein.

1. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die von den Kunden wahrgenommenen, infrastrukturbezogenen Qualitätsprobleme der Bahn – insbesondere im vergangenen Winter – nicht angemessen durch die Messung der Infrastrukturqualität in der LuFV abgebildet werden?

Auf die Vorbemerkung der Bundesregierung wird verwiesen. Im Übrigen wird mit der LuFV und deren Qualitätskennzahlen der Ansatz eines langfristigen Substanzerhalts der Infrastruktur bzw. deren langfristige Qualitätsverbesserung verfolgt. Demgegenüber liegt es im ureigensten unternehmerischen Interesse der EIU alles zu tun, um kurzfristige Effekte, wie etwa dem Ausfall von Weichenheizungen, die unmittelbar auch auf die Betriebsqualität und damit die Kundenzufriedenheit wirken, zu vermeiden.

2. Teilt die Bundesregierung die Einschätzung, dass die LuFV, die mit ihr verfolgten Ziele, nämlich die Qualitätsentwicklungen im gesamten Netz zu erhöhen, nicht erreicht?

   Wenn nein, mit welcher Begründung?

Nein. Es wird davon ausgegangen, dass die vertraglich vereinbarten Pflichten, z. B. ein Abbau des theoretischen Fahrzeitverlusts, von den EIU eingehalten werden. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

3. Reichen die bislang definierten und abgebildeten Qualitätskennzahlen der LuFV nach Einschätzung der Bundesregierung aus, ein umfassendes Bild des Zustandes der bundeseigenen Eisenbahninfrastruktur und ihrer Entwicklung wiederzugeben?

Es wird auf die Antwort zu Frage 1 sowie die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

4. Hält es die Bundesregierung für zwingend, das zu betreibende Streckennetz einschließlich der zugehörigen Anlagen quantitativ und qualitativ detaillierter in der LuFV zu verankern?

   Wenn nein, mit welcher Begründung?

Das Infrastrukturkataster (ISK) bildet den wesentlichen Anlagenbestand ab, der zur Kontrolle der LuFV und dort insbesondere der Qualitätskennzahlen erforderlich ist. Eine weitere Anreicherung des ISK würde – auf Basis der aktuell vereinbarten Qualitätskennzahlen – und auch unter allgemeinen kontrollseitigen Gesichtspunkten kaum einen Mehrwert bieten.

5. Welche Qualitätskennzahlen prüft die Bundesregierung für den Zeitraum ab 2014, die in den auszuhandelnden Folgevereinbarungen berücksichtigt werden sollen?

Nach § 13.7 LuFV untersuchen die Vertragsparteien während der Laufzeit der Vereinbarung, ob andere oder ergänzende Qualitätsparameter herangezogen werden können, um nach 2013 eine weiter verbesserte Transparenz der Netzqualität zu erhalten. Hierbei soll auch die Möglichkeit der Einbeziehung einer Qualitätskennzahl Kapazität geprüft werden.

6. Welche Kriterien prüft die Bundesregierung, um die Kapazität der Bundesschienenwege als Qualitätsparameter mit einzubeziehen?

Ein Auftrag zur Prüfung der Eignung einer Qualitätskennzahl Kapazität wird voraussichtlich Mitte 2011 durch das Eisenbahn-Bundesamt ausgeschrieben werden.

7. Welche Kriterien prüft die Bundesregierung, um das Anlagenalter als Beurteilungskriterium mit einzubeziehen?

Das Anlagenalter von Weichen, Gleisen und Brücken ist bereits als nicht sanktionsbewehrte Qualitätskennzahl festgelegt und Teil der Berichterstattung (vgl. LuFV, Anlage 13.2.1, Nummer 3.2).

8. Wie beurteilt die Bundesregierung den Umstand, dass die zur Beurteilung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur notwendigen Daten nur durch die Eisenbahninfrastrukturunternehmen, also die zu kontrollierenden Unternehmen, erhoben und zusammengestellt werden?

Die Bundesregierung geht derzeit davon aus, dass die Überprüfungen durch das Eisenbahn-Bundesamt eine hinreichende Sicherheit zur Verlässlichkeit der Angaben gewährleisten.

9. Welche Maßnahmen prüft die Bundesregierung, um ihre Kontrollrechte umfassender und für das Parlament transparenter wahrzunehmen?

Die Bundesregierung nimmt ihre Kontrollrechte gemäß LuFV durch die Prüfungen des Eisenbahn-Bundesamtes umfassend wahr. Über die Ergebnisse dieser Prüfungen wird das Parlament regelmäßig unterrichtet.

10. Welche Anreize und Qualitätsanforderungen der LuFV sollen künftig aus Sicht der Bundesregierung dafür Sorge leisten, dass Eisenbahninfrastrukturbetreiber ihre Betriebskosten durch Ineffizienzreduzierungen und nicht durch Einspeisung der entstehenden Kosten in die Zugentgelte senken?

11. Plant die Bundesregierung eine entsprechende Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG)?

Wegen ihres Sachzusammenhanges werden die Fragen 10 und 11 gemeinsam beantwortet.

Regelungen zur Höhe der Zugangsentgelte sind nicht Bestandteil der LuFV. Die Entgeltregulierung wird durch die Bundesnetzagentur auf der Basis entsprechender Befugnisse im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) wahrgenommen. Eine Modifizierung der Regelungen des AEG zur Entgeltregulierung ist geplant.

12. Welche zusätzlichen Sanktionsmöglichkeiten bei Nichteinhaltung der Verträge prüft die Bundesregierung?

Derzeit keine; die Sanktionen sind in der LuFV abschließend geregelt. Insofern gilt, dass geschlossene Verträge einzuhalten sind. Im Übrigen wird auf die Vorbemerkung der Bundesregierung verwiesen.

13. Wie soll künftig sichergestellt werden, dass die Qualität der Eisenbahninfrastruktur bei einer realen Degression der Zuschussbeträge nicht sinkt?

Das – auch in ihrer Präambel ausdrücklich verankerte – Ziel der LuFV ist es, eine höhere Effizienz und eine Verbesserung des Infrastrukturzustands zu erreichen. Die Qualitätsanforderungen der LuFV sind dabei so gestaltet, dass über die Jahre eine Verbesserung der Qualität der Eisenbahninfrastruktur eintreten wird. Die Zuwendungen des Bundes für Ersatzinvestitionen nach der LuFV sind auf einen Betrag von 2,5 Mrd. Euro jährlich begrenzt. Zur Einhaltung der hohen Qualitätsstandards wird damit faktisch ein erheblicher Kostendruck auf die Infrastrukturbetreiber ausgeübt, der zu Anreizen zur effizienten Bewirtschaftung der Eisenbahninfrastruktur führt. Im Übrigen müssen die Infrastrukturbetreiber nach der LuFV einen Eigenanteil von jährlich mindestens 500 Mio. Euro für Ersatzinvestitionen aufbringen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333